Rok 1914.

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część XLVI. — Wydana i rozesłana dnia 16. maja 1914.

104.

Dokument koncesyjny z dnia 5. maja 1914

na kolej lokalną z Marienbergu do Bruszperku.

Na zasadzie Najwyższego upoważnienia udzielam w porozumieniu z interesowanemi Ministerstwami adwokatowi Dr. Edmundowi Palkovský w Morawskiej Ostrawie żądaną koncesyę na budowę i utrzymywanie w ruchu normalnotorowej kolei lokalnej parowej z Marienbergu do Bruszpergu, a to w myśl postanowień ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14. września 1854, Dz. u. p. Nr. 238, jakoteż ustawy z dnia 8. sierpnia 1910, Dz. u. p. Nr. 149, pod warunkami i zastrzeżeniami, podanymi w dalszym ciągu:

§ 1.

Co do kolei żelaznej, będącej przedmiotem tego dokumentu koncesyjnego, korzysta koncesyonaryusz z ulg, przewidzianych w artykułach VI. do XII. ustawy z dnia 8. sierpnia 1910, Dz. u. p. Nr. 149.

§ 2.

Koncesyonaryusz ma obowiązek ukończenia budowy koncesyonowanej kolei żelaznej najpóźniej w przeciągu dwóch lat, licząc od dnia dzisiejszego, oddania gotowej kolei na użytek publiczny i utrzymywania jej w ruchu bez przerwy przez cały czas trwania koncesyi.

Jako rękojmię dotrzymania powyższego terminu budowy, jakoteż wykonania i urządzenia kolei zgodnie z warunkami koncesyi złożyć ma koncesyonaryusz na żądanie c. k. Rządu odpowiednią kaucyę w papierach wartościowych, nadających się do lokacyi pieniędzy sierocych.

W razie niedotrzymania powyższego zobowiązania można uznać kaucyę tę za przepadłą.

§ 3.

Celem wybudowania koncesyonowanej kolei żelaznej nadaje się koncesyonaryuszowi prawo wywłaszczania podług przepisów ustawowych, w tej mierze obowiązujących.

Takie samo prawo przyzna się koncesyonaryuszowi także co do ewentualnej budowy tych kolei dojazdowych, których urządzenie c. k. Rząd uznałby za odpowiadające interesowi publicznemu.

§ 4.

Przy budowie koncesyonowanej kolei i ruchu na niej stosować się winien koncesyonaryusz do osnowy niniejszego dokumentu koncesyjnego, do warunków koncesyjnych, ustanowionych przez c. k. Ministerstwo kolei żelaznych, jakoteż do istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń, w szczególności do ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14. września 1854, Dz. u. p. Nr. 238, i do regulaminu ruchu na kolejach żelaznych z dnia 16. listopada 1851, Dz. u. p. Nr. 1 z roku 1852, wreszcie do ustaw i rozporządzeń, któreby wydano w przyszłości. Pod względem ruchu będzie można o tyle odstąpić od zarządzeń dla bezpieczeństwa i prze-

pisów co do ruchu, ustanowionych w regulaminie ruchu kolei żelaznych i w odnośnych postanowieniach dodatkowych, o ile ze względu na szczególne stosunki obrotu i ruchu, a zwłaszcza ze względu na zmniejszoną chyżość c. k. Ministerstwo kolei żelaznych uzna to za dopuszczalne; w tej mierze stosować się będzie osobne przepisy ruchu, które wyda c. k. Ministerstwo kolei żelaznych.

§ 5.

Transporty wojskowe musi się przewozić po zniżonych cenach taryfowych. Pod względem zastosowania taryfy wojskowej do przewozu osób i rzeczy obowiązywać będą postanowienia, które tak w tej mierze jak i względem ulg dla podróżujących wojskowych obowiązują każdocześnie na austryackich kolejach państwowych.

Postanowienia te stosują się także do obrony krajowej i pospolitego ruszenia obu połów Monarchii, do tyrolskich strzelców krajowych i do żandarmeryi i to nietylko w podróżach na koszt skarbu państwa, lecz także w podróżach służbowych na ćwiczenia wojskowe i zgromadzenia kontrolne, odbywanych własnym kosztem.

Koncesyonaryusz jest obowiązany przystąpić do umowy, zawartej przez austryackie spółki kolejowe co do zakupna i utrzymywania w pogotowiu przyborów dla transportów wojskowych oraz co do pomagania sobie nawzajem służbą i taborem przy uskutecznianiu większych transportów wojskowych, oraz do każdocześnie obowiązujących przepisów dla kolei żelaznych na wypadek wojny, jakoteż do umowy dodatkowej, która weszła w wykonanie z dniem 1. czerwca 1871 o przewozie chorych i rannych, przewożonych na rachunek skarbu wojskowego w pozycyi leżącej.

Przepis, który obowiązuje każdocześnie pod względem transportu wojskowego na kolejach żelaznych, tudzież każdocześnie obowiązujące przepisy dla kolei żelaznych na wypadek wojny, nabywają dla koncesyonaryusza mocy obowiązującej od dnia otwarcia ruchu na koncesyonowanej kolei. Przepisy wspomnianego rodzaju, wydane dopiero po tym terminie i nie ogłoszone w Dzienniku ustaw państwa, nabędą dla koncesyonaryusza mocy obowiązującej z chwilą, w której urzędownie poda się je do jego wiadomości.

Zobowiązania te ciążą na koncesyonaryuszu tylko o tyle, o ile dopełnienie ich będzie możliwe ze względu na drugorzędny charakter tej linii oraz ze względu na ułatwienia, udzielone skutkiem tego pod względem budowy, wyposażenia i systemu ruchu.

Koncesyonaryusz jest obowiązany uwzględniać przy obsadzaniu posad wysłużonych podoficerów c. i k. wojska, c. i k. marynarki wojennej i c. k. obrony krajowej w myśl ustawy z dnia 19. kwietnia 1872, Dz. u. p. Nr. 60.

§ 6.

Co do przewozu korpusów straży cywilnej (straży bezpieczeństwa, straży skarbowej itp.) stosować należy analogicznie zniżone stopy taryfowe, obowiązujące dla transportów wojskowych.

§ 7.

Nie wolno koncesyonaryuszowi powierzać ruchu na koncesyonowanej kolei osobom trzecim, wyjąwszy w razie wyraźnego zezwolenia ze strony c. k. Rządu.

C. k. Rząd zastrzega sobie prawo objęcia każdej chwili ruchu na koncesyonowanej kolei i utrzymywania go przez resztę czasu trwania koncesyi na rachunek koncesyonaryusza.

W takim przypadku winien koncesyonaryusz zwracać c. k. Rządowi koszta, rzeczywiście ponoszone z powodu utrzymywania tego ruchu.

Warunki utrzymywania tego ruchu unormowane będą zresztą w kontrakcie ruchu, który zawrze się z koncesyonaryuszem.

§ 8.

Koncesyonaryusz jest obowiązany postarać się o zaopatrzenie swoich funkcyonaryuszy, zatrudnionych w przedsiębiorstwie kolejowem, na przypadek niezdolności do pracy i na starość oraz o zaopatrzenie ich rodzin i przystąpić w tym celu do Zakładu emerytalnego związku austryackich kolei lokalnych, o ileby nie utworzono dla koncesyonowanej linii kolejowej osobnej kasy pensyjnej, zapewniającej członkom przynajmniej takie same korzyści, względnie nakładającej na koncesyonaryusza przynajmniej takie same zobowiązania, jak wspomniany Zakład emerytalny.

To zaopatrzenie należy tak przeprowadzić, by koncesyonaryusz lub przedsiębiorstwo w jego miejsce wstępujące mieli obowiązek zgłaszać w Zakładzie emerytalnym związku austryackich kolei lokalnych, względnie w własnej kasie pensyjnej stałych funkcyonaryuszy z dniem nadania im stałej posady, z innych zaś funkcyonaryuszy przynajmniej tych, którzy pełnią służbę jako kierownicy lokomotyw, palacze, konduktorzy, strażnicy lub posługacze stacyjni, przy odpowiedniem ich zatrudnieniu najpóźniej po ukończeniu trzech lat służby.

Statuty utworzyć się mającej w danym wypadku kasy pensyjnej oraz każda ich zmiana podlega zatwierdzeniu c. k. Ministerstwa kolei żelaznych.

§ 9.

Pod warunkami i zastrzeżeniami, podanymi w artykule XXV. ustawy z dnia 8. sierpnia 1910, Dz. u. p. Nr. 149, jest koncesyonaryusz obowiązany dozwolić c. k. Rządowi na żądanie każdego czasu współużywania kolei do przewozu między kolejami, utrzymywanemi w ruchu przez państwo, które już istnieją lub mają powstać w przyszłości, w taki sposób, by c. k. Rząd mógł, przy swobodnem ustanawianiu taryfy, przeprawiać lub kazać przeprawiać tak całe pociągi jak i pojedyncze wozy współużywaną koleją lub poszczególnemi jej częściami za opłatą stosownego wynagrodzenia.

§ 10.

Nadaje się koncesyonaryuszowi prawo utworzenia dla przedsiębiorstwa budowy za osobnem zezwoleniem c. k. Rządu i pod warunkami, które on ustanowi, spółki akcyjnej, która ma wejść w wszystkie prawa i obowiązki koncesyonaryusza.

Statuty spółki oraz formularze akcyi, które będą wydane, jakoteż osnowa skryptu dłużnego, wystawić się mającego w celu zaciągnięcia zabezpieczonej w księdze kolejowej pożyczki, nierozłożonej na częściowe zapisy długu, podlegają zatwierdzeniu c. k. Rządu.

Cyfra kapitału zakładowego rzeczywistego i nominalnego podlega zatwierdzeniu c. k. Rządu.

W tym względzie przyjmuje się za zasadę, że oprócz rzeczywiście wyłożonych i należycie wykazanych kosztów na sporządzenie projektu, budowę i urządzenie kolei wraz z nabyciem parku wozowego i uposażeniem rezerwy kapitałowej, którą oznaczy c. k. Rząd, z doliczeniem odsetek interkalarnych, rzeczywiście zapłaconych w okresie budowy, i rzeczywistej straty na kursie, wynikłej ewentualnie przy gromadzeniu kapitału, nie wolno wliczać w kapitał żadnych dalszych wydatków.

Gdyby po ukończeniu kolei miano wystawić dalsze nowe budowle lub pomnożyć urządzenia ruchu, natenczas można doliczyć odnośne koszta do kapitału zakładowego, jeżeli c. k. Rząd zezwolił na wzniesienie projektowanych nowych budowli lub na pomnożenie urządzeń ruchu i jeżeli koszta te będą należycie wykazane.

Cały kapitał zakładowy ma być umorzony w okresie koncesyjnym według planu amortyzacyi, zatwierdzonego przez c. k. Rząd.

§ 11.

C. k. Rząd zastrzega sobie prawo wykupienia koncesyonowanej kolei po jej ukończeniu i puszczeniu w ruch w każdym czasie pod następującymi warunkami:

1. Celem oznaczenia ceny wykupna policzy się czyste roczne dochody przedsiębiorstwa kolejowego w ciągu ostatnich zamkniętych lat siedmiu, poprzedzających chwilę wykupna, strąci się z tego czyste dochody najniepomyślniejszych dwóch lat, poczem obliczy się przeciętny dochód czysty pozostałych lat pięciu.

2. Gdyby wykupno nastąpić miało przed upływem unormowanego w § 1. czasowego uwolnienia od podatku, w takim razie obliczony w ten sposób średni dochód czysty owych lat pięciu przedstawia w ciągu pozostałego okresu wolności od podatku rentę wykupna, która ma być wypłacana bez ściągnięcia podatku. Za czas po upływie wolności podatkowej oznacza się zarazem rentę wykupna w ten sposób, że od dochodów, podług których oblicza się sumę średnią, policzy się podatek wraz z dodatkami według stopy procentowej odnośnych lat i potrąci się go z dochodów. Do pozostałej reszty doliczy się ze względu na to, że stosownie do § 131., lit. *a)* ustawy z dnia 25. października 1896, Dz. u. p. Nr. 220, opłacać się ma na przyszłość od renty wykupna podatek dziesięcioprocentowy, dodatek w wysokości jednej dziewiątej tego czystego dochodu.

3. Gdyby zaś wykupno nastąpić miało po upływie ustanowionego w § 1. czasowego uwolnienia od podatku, wówczas uważać się będzie przy obliczaniu czystych dochodów rocznych, ciążące na wykupionem przedsiębiorstwie kolejowem podatki i dodatki do podatków oraz wszelkie inne opłaty publiczne za wydatki ruchu.

Jeżeli obowiązek płacenia podatku istniał nie przez wszystkie lata, podług których oblicza się sumę średnią, w takim razie należy także co do lat wolnych od podatku obliczyć podatek wraz z dodatkami według stopy procentowej odnośnych lat i potrącić go z przychodów.

Ze względu jednak na to, że stosownie do § 131., lit. *a)* ustawy z dnia 25. października 1896, Dz. u. p. Nr. 220, opłacać się ma od renty wykupna podatek dziesięcioprocentowy, należy doliczyć do przeciętnego czystego dochodu w taki sposób obliczonego dodatek, wynoszący jedną dziewiątą tego czystego dochodu.

4. Przeciętny dochód czysty, obliczony w myśl powyższych postanowień, należy płacić koncesyonaryuszowi jako wynagrodzenie za wykupioną kolej

przez pozostały czas trwania koncesyi w ratach półrocznych, płatnych z dołu dnia 30. czerwca i dnia 31. grudnia każdego roku.

5. Gdyby jednak kolej miała być wykupiona przed upływem siódmego roku obrotowego lub gdyby przeciętny dochód czysty, obliczony w myśl powyższych postanowień ustępów 1. do 3., bez uwzględnienia dodatku, przewidzianego w ustępach 2. i 3., nie dawał przynajmniej takiej sumy rocznej, któraby się równała racie rocznej, potrzebnej na oprocentowanie i umorzenie zgodnie z planem zabezpieczonych w księgach kolejowych pożyczek, zaciągniętych za zezwoleniem c. k. Rządu w celu pokrycia policzalnych kosztów zakładowych, wraz z ratą roczną, potrzebną na oprocentowanie kapitału akcyjnego, zatwierdzonego przez c. k. Rząd, po cztery od sta oraz na umorzenie tegoż w ciągu okresu koncesyjnego, w takim razie wynagrodzenie, które państwo ma zapłacić za wykupioną kolej, będzie polegało na tem, że państwo płacić będzie wymienione wyżej raty roczne w ratach półrocznych, płatnych z dołu dnia 30. czerwca i dnia 31. grudnia każdego roku, i zwracać koncesyonaryuszowi podatek rentowy, przypadający od tej renty wykupna.

6. Państwu zastrzega się prawo objęcia każdej chwili do zapłacenia z własnych funduszów w miejsce koncesyonaryusza pożyczek, zaciągniętych w celu uzyskania kapitału na koncesyonowaną kolej, w kwocie, zalegającej jeszcze według zatwierdzonego planu umorzenia w chwili wykupna; w przypadku tym zniży się należna renta wykupna o kwotę, potrzebną na oprocentowanie i umorzenie określonego wyżej kapitału pożyczkowego, jakoteż ewentualnie o odpowiadającą temu zapotrzebowaniu sumę dodatku, który w myśl przepisów ustępów 2. i 3. ma być doliczony do przeciętnego dochodu.

7. Państwo zastrzega sobie dalej prawo zapłacenia w każdym czasie zamiast niepłatnych jeszcze rent, należnych koncesyonaryuszowi w myśl postanowień punktów powyższych, kapitału, który należy obliczyć w ten sposób, że część wspomnianych rent, przypadającą w danym razie na oprocentowanie i zgodne z planem umorzenie pożyczki, zaciągniętej za zezwoleniem c. k. Rządu, dyskontuje się według stopy po cztery i pół od sta na rok, licząc odsetki od odsetek, resztę zaś tych rent według stopy po cztery od sta na rok, licząc odsetki od odsetek, po strąceniu, jak się samo przez się rozumie, dodatku, którzyby w myśl postanowień ustępów 2. i 3. mieścił się w tych rentach.

Gdyby państwo postanowiło w taki sposób spłacić kapitał, wolno mu będzie użyć do tego podług własnego wyboru gotówki lub obligacyi długu państwa. Obligacye długu państwa liczone będą w takim razie po kursie, jaki wyniknie jako kurs średni z porównania kursów pieniężnych obligacyi długu państwa tego samego rodzaju, notowanych urzędownie na giełdzie wiedeńskiej w ciągu półrocza bezpośrednio poprzedzającego.

8. Przez wykupienie kolei i od dnia tego wykupienia przechodzi na państwo za wypłatą wynagrodzenia, oznaczonego pod l. 1. do 7., bez dalszej odpłaty wolna od ciężarów, a względnie obciążona tylko zalegającemi jeszcze resztami pożyczek, zaciągniętych za zezwoleniem c. k. Rządu, własność koncesyonowanej niniejszem kolei tudzież jej używanie, a to z wszystkiemi do niej należącemi ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materyałów, zapasy kasowe, koleje dojazdowe, będące ewentualnie własnością koncesyonaryusza, i przedsiębiorstwa poboczne, jakoteż rezerwy obrotowe i kapitałowe, utworzone z kapitału zakładowego, o ileby tych ostatnich nie użyto już stosownie do ich przeznaczenia za zezwoleniem c. k. Rządu.

9. Postanowienie c. k. Rządu, tyczące się wykonania państwowego prawa wykupna, które nastąpić może zawsze tylko z początkiem roku kalendarzowego, oznajmione będzie przedsiębiorstwu kolejowemu w formie deklaracyi najpóźniej do dnia 31. października bezpośrednio poprzedzającego roku.

Deklaracya ta będzie określać następujące szczegóły:

a) termin, od którego wykupienie zaczyna się;

b) przedsiębiorstwo kolejowe, będące przedmiotem wykupna, i inne przedmioty majątkowe, które bądź jako przynależność przedsiębiorstwa kolejowego, bądź jako zaspokojenie pretensyi państwa, bądź z jakichkolwiek innych tytułów prawnych przejść mają również na państwo;

c) wysokość ceny wykupna (l. 1. do 7.), którą państwo zapłacić ma przedsiębiorstwu kolejowemu, a którą ewentualnie obliczy się tymczasowo z zastrzeżeniem późniejszego sprostowania, przy równoczesnem podaniu terminu i miejsca płatności.

10. C. k. Rząd zastrzega sobie prawo ustanowienia jednocześnie z doręczeniem deklaracyi, tyczącej się wykupna, osobnego komisarza, który ma czuwać nad tem, aby począwszy od tej chwili nie zmieniono stanu majątku na szkodę państwa.

Od chwili deklaracyi, tyczącej się wykupienia, wymaga wszelka sprzedaż lub obciążenie wymienionych tam nieruchomych przedmiotów majątkowych pozwolenia tego osobnego komisarza.

To samo odnosi się do przyjmowania wszelkich nowych zobowiązań, które przekraczają zakres zwyczajnego toku interesów albo powodują trwałe obciążenie.

11. Koncesyonaryusz jest obowiązany postarać się o to, aby c. k. Rząd mógł w dniu, wyznaczonym na wykupienie, objąć w fizyczne posiadanie wszystkie przedmioty majątkowe, wymienione w deklaracyi wykupna.

Gdyby koncesyonaryusz nie uczynił zadość temu zobowiązaniu, będzie c. k. Rząd miał prawo nawet bez jego zezwolenia i bez interwencyi sądowej objąć wymienione przedmioty majątkowe w fizyczne posiadanie.

Począwszy od chwili wykupienia odbywać się będzie ruch na wykupionej kolei na rachunek państwa; od tej chwili przypadają więc wszystkie dochody z ruchu na korzyść państwa, na koszt jego zaś idą wszystkie wydatki, połączone z ruchem.

Czyste dochody, jakie wynikną z obrachunku do chwili wykupienia, pozostaną własnością przedsiębiorstwa kolejowego, które natomiast odpowiadać ma samo za wszelkie należytości obrachunkowe i za wszelkie inne długi, pochodzące z budowy i ruchu kolei aż do chwili powyższej.

12. C. k. Rząd zastrzega sobie prawo zahipotekowania na podstawie deklaracyi wykupna (l. 9.) prawa własności państwa na wszystkich nieruchomych przedmiotach majątkowych, przechodzących na państwo wskutek wykupienia.

Koncesyonaryusz jest obowiązany oddać c. k. Rządowi na jego żądanie do dyspozycyi wszelkie dokumenty prawne, jakichby od niego w tym celu jeszcze wymagano.

§ 12.

Trwanie koncesyi łącznie z ochroną przeciw zakładaniu nowych kolei, wypowiedzianą w § 9., lit. *b)* ustawy o koncesyach na koleje żelazne, oznacza się na lat dziewięćdziesiąt (90), licząc od dnia dzisiejszego; po upływie tego czasu gaśnie koncesya.

C. k. Rząd może uznać koncesyę za zgasłą także przed upływem powyższego czasu, jeżeli zajdą warunki, wymienione w § 15.

§ 13.

Gdy koncesya zgaśnie i od dnia jej zgaśnięcia przechodzi na państwo bez wynagrodzenia wolna od ciężarów własność i używanie koncesyonowanej kolei i wszystkich ruchomych i nieruchomych przynależności, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materyałów i zapasy kasowe, koleje dojazdowe, będące ewentualnie własnością koncesyonaryusza, tudzież przedsiębiorstwa poboczne, jakoteż rezerwy obrotowe i kapitałowe, utworzone z kapitału zakładowego, o ileby nie użyto już tych ostatnich za zezwoleniem c. k. Rządu stosownie do ich przeznaczenia.

§ 14.

Zarówno w razie zgaśnięcia niniejszej koncesyi jak i w razie wykupienia kolei (§ 11.) zatrzymuje koncesyonaryusz na własność fundusz rezerwowy, utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa, ewentualne aktywa obrachunkowe, tudzież te osobne zakłady i budynki, wzniesione lub nabyte z własnego majątku, do których zbudowania lub nabycia c. k. Rząd upoważnił koncesyonaryusza z tym wyraźnym dodatkiem, iż przedmioty te nie stanowią przynależności kolei żelaznej.

§ 15.

C. k. Rząd ma prawo przekonywania się, czy budowę kolei i jej urządzenia ruchu wykonano w wszystkich częściach odpowiednio do celu i sumiennie, tudzież prawo zarządzenia, aby wadliwościom zachodzącym w tym względzie, zapobieżono, względnie aby je usunięto.

C. k. Rząd ma także prawo wglądania w zarząd kolei za pośrednictwem wydelegowanego funkcyonaryusza, a w szczególności prawo nadzorowania w sposób, jaki tylko uzna za stosowny, za pośrednictwem organów nadzorczych, które wydeleguje na koszt koncesyonaryusza, aby budowę wykonano zgodnie z projektem i umową.

W razie utworzenia spółki akcyjnej ma komisarz, ustanowiony przez c. k. Rząd, także prawo bywania na posiedzeniach rady zawiadowczej lub innej reprezentacyi, sprawującej zarząd spółki, jakoteż na walnych zgromadzeniach, ile razy uzna to za potrzebne, oraz prawo zawieszania wszelkich takich uchwał lub zarządzeń, które sprzeciwiałyby się ustawom, koncesyi lub statutowi spółki, względnie były dla publicznego dobra szkodliwe; w tym przypadku winien jednak komisarz przedstawić sprawę natychmiast c. k. Ministerstwu kolei żelaznych do decyzyi, która zapaść ma bezzwłocznie i mieć dla spółki moc obowiązującą.

Za ustanowiony tutaj nadzór nad przedsiębiorstwem kolejowem płacić ma koncesyonaryusz ze względu na połączony z tem zakres czynności roczne wynagrodzenie ryczałtowe, którego wysokość oznaczy Rząd, uwzględniając rozmiar przedsiębiorstwa kolei lokalnej.

§ 16.

C. k. Rząd zastrzega sobie ponadto prawo wydania zarządzeń zapobiegawczych, odpowiadających ustawom, na wypadek, gdyby mimo poprzedniego ostrzeżenia dopuszczono się ponownie naruszenia lub zaniedbania jednego z obowiązków, przepisanych dokumentem koncesyjnym, warunkami koncesyi lub ustawami, a według okoliczności prawo uznania koncesyi za zgasłą jeszcze przed upływem okresu koncesyjnego. W szczególności można uznać koncesyę za zgasłą jeszcze przed upływem okresu koncesyjnego, jeżeli nie dopełniono zobowiązań względem ukończenia budowy i otwarcia ruchu, określonych w § 2., o ile ewentualne przekroczenie terminu nie dałoby się usprawiedliwić w myśl § 11., lit. *b*, ustawy o koncesyach na koleje żelazne.

Forster włr.